
Antrag

der Piratenfraktion

Fahrscheinloser ÖPNV für Berlin (II) – Beiträge als neues Finanzierungsinstrument für den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV-Gesetz)

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNV-Gesetz) sowie zur Änderung des Gesetzes über Gebühren und Beiträge (GebBtrG BE)

Vom ...

Das Abgeordnetenhaus hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel I

Änderung des Gesetzes über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNV-Gesetz)

Das Gesetz über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNV-Gesetz) in der Fassung vom 27. Juni 1995 (GVBl. S. 390), zuletzt geändert durch Artikel III des Gesetzes vom 19. Juni 2006 (GVBl. S. 576), wird wie folgt geändert:

In § 6 Abs. 1 werden im Anschluss an „gesetzliche Zuwendungen und Fördermittel aus öffentlichen Haushalten“ die Worte „zu diesem Zweck erhobene Beiträge“ eingefügt.

Artikel II

Änderung des Gesetzes über Gebühren und Beiträge (GebBtrG BE)

Das Gesetz über Gebühren und Beiträge (GebBtrG BE) in der Fassung vom 22. Mai 1957 (GVBl. S. 516), zuletzt geändert durch Artikel IV des Gesetzes vom 18. November 2009 (GVBl. S. 674), wird wie folgt geändert:

1. In § 4 wird im Anschluss an „durch ein öffentliches Interesse bedingten Anlagen“ „von den Einwohnerinnen und Einwohnern sowie“ eingefügt.
2. In § 10 Abs. 1 wird nach „Beitragsschuldner sind“ „Einwohnerinnen und Einwohner sowie“ eingefügt.

Artikel III

Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

Begründung

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hat eine herausragende Bedeutung für Berlin. Täglich nutzen ihn fast 1,5 Millionen Fahrgäste. 27 Prozent aller Wege und 42 Prozent aller zurückgelegten Kilometer in Berlin werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt. Ohne Busse und Bahnen stünde der Berliner Verkehr und damit das öffentliche Leben insgesamt still. Die Herausforderungen des Bevölkerungswachstums, des demografischen Wandels, der Energiewende, des Klimaschutzes und des veränderten Mobilitätsverhaltens sind ohne Erhalt, Ausbau und Verbesserung eines für alle zugänglichen ÖPNV-Angebots nicht zu meistern.

Die Ansprüche an den öffentlichen Nahverkehr steigen fortlaufend, dessen Finanzierung in der aktuellen Form stößt jedoch an seine Grenzen. Derzeit werden die Kosten des Berliner ÖPNV zu knapp 60 Prozent von den Fahrgästen und zu etwa 40 Prozent von der öffentlichen Hand getragen. Der Finanzierungsmix aus Fahrgeldeinnahmen, öffentlichen Zuschüssen bzw. Ausgleichszahlungen vom Land und vom Bund sowie aus eigenen Erträgen der Verkehrsunternehmen ist in § 6 des Gesetzes über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNV-Gesetz) in seiner aktuellen Fassung geregelt.

Ein zukunftsfähiger öffentlicher Nahverkehr muss angemessen finanziert werden. Die öffentlichen Zuschüsse müssen erhalten bleiben und weiterhin steigen. Die vorhandenen Mittel jedoch reichen für die Finanzierung neuer Fahrzeuge, für die Verbesserung der Qualitätsstandards, für die Herstellung von Barrierefreiheit sowie für den Ausbau und die Instandsetzung der sanierungsbedürftigen und stellenweise überlasteten Infrastruktur nicht aus. Die Schuldenbremse erhöht den Druck auf die öffentlichen Haushalte zusätzlich.

Weitere Fahrpreiserhöhungen können die zusätzlichen Kosten nicht adäquat decken. In den vergangenen 20 Jahren sind die Fahrpreise deutlich schneller gestiegen als die Verbraucherpreise, während die Bruttolöhne der Berlinerinnen und Berliner seit einem Jahrzehnt stagnieren. Vor allem Menschen mit geringem Einkommen, die auf Busse und Bahnen besonders angewiesen sind, werden durch die hohen Fahrpreise schon jetzt vom Zugang zum öffentlichen Nahverkehr faktisch ausgeschlossen und damit ihres Rechts auf Mobilität beraubt. Selbst der Verband der deutschen Verkehrsunternehmen sieht bei zukünftigen Fahrpreiserhöhungen „nicht mehr viel Luft nach oben“.

Wenn der öffentliche Nahverkehr als Teil der kommunalen Daseinsvorsorge sowie als Rückgrat einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur erhalten, weiter ausgebaut und für alle Berliner/-innen und Gäste zugänglich werden soll, sind neue Finanzierungsquellen nötig. Gleichzeitig werden diejenigen, die vom ÖPNV besonders profitieren, ohne notwendigerweise selbst Busse und Bahnen zu nutzen, bisher nicht an der Finanzierung des Nahverkehrsangebots beteiligt.

Der Nutzen eines gut ausgebauten und zukunftsfähigen ÖPNV geht weit über die bloße Bereitstellung der Transportleistung für Fahrgäste hinaus. Eine Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr steigert den Wert von Grundstücken und Immobilien, erspart Arbeitgeber/-innen die Kosten für Stellplätze und erhöht deren Attraktivität für Beschäftigte. Sie garantiert, dass der Einzelhandel für potenzielle Kund/-innen sowie Großveranstaltungen für ihre Besucher/-innen erreichbar sind, und gewährleistet eine unkomplizierte und stadtweite Mobilität für alle Tourist/-innen und Gäste, von der auch das Hotelgewerbe profitiert.

Eine Erweiterung von § 6 ÖPNV-Gesetz um die Finanzierungsmöglichkeit der Beiträge ergänzt die bisherigen Finanzierungssäulen der Nutzerfinanzierung und der öffentlichen Zuschüsse um eine entsprechende Umlagefinanzierung. Beiträge können erhoben werden, wenn die Bereitstellung öffentlicher Einrichtungen bestimmten Gruppen einen besonderen wirtschaftlichen Vorteil bietet. Die Wert- bzw. Umsatzsteigerungen, die Arbeitgeber/-innen, Immobilieneigentümer/-innen, Einzelhändler/-innen, Organisator/-innen von Großveranstaltungen und das Hotelgewerbe in Berlin der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr verdanken, stellen einen solchen wirtschaftlichen Sondervorteil dar. Durch einen Nahverkehrsbeitrag können Drittnutzer/-innen bzw. Nutznießer/-innen des ÖPNV angemessen an der Sicherung und am Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs beteiligt werden.

Die Erfolgsgeschichte des Semestertickets zeigt darüber hinaus das Potenzial, das eine Umlagefinanzierung des ÖPNV auch für die Bewohner/-innen der Stadt haben kann. Ein solidarischer ÖPNV-Beitrag aller Berliner/-innen und Übernachtungsgäste kann ein wirkungsvolles Mittel sein, den ÖPNV für mehr Fahrgäste attraktiver zu gestalten und zugleich dessen Finanzierung langfristig zu sichern. Eine Änderung von § 4 und § 10 des Gesetzes über Gebühren und Beiträge (GebBtrG BE) schafft hierfür die rechtlichen Grundlagen.

Berlin, den 03. Mai 2016

Baum Delius
und die übrigen Mitglieder
der Piratenfraktion